

form. Udover forslag om at indføre en elafgift og forhøje afgiften på olie og naturgas blev afgifterne på benzin og diesel foreslået forhøjet med 6 pf/l svarende til 23 øre/l uden moms. Provenuet fra afgifterne skulle føres tilbage til erhverv i form af nedsættelse af arbejds giverafgifter. Oprindeligt var det tanken, at det tyske forslag skulle træde i kraft 1. januar 1999, men fristen blev hurtigt udskudt til 1. april 1999. Efter drøftelserne internt i Tyskland og mellem EU-Kommissionen og den tyske regering er forslaget blevet ændret, men ikke for så vidt angår forhøjelserne for benzin og dieselolie, og forslaget er nu vedtaget med ikrafttrædelse den 1. april 1999.

Ifølge det tyske regeringsgrundlag vil der senere blive fremsat forslag til indholdet af de næste skridt af den økologiske skattereform, men indholdet heri er endnu ikke fastsat.

En forhøjelse af dieselafgiften er hensigtsmæssig i forhold til miljø-, transport- og sundhedspolitikken, men hensyn til grænsehandel og danske vognmænds konkurrenceevne sætter grænser for, hvor højt afgiften på diesel kan sættes. Senest blev den danske dieselafgiftspolitik fastlagt ved indførelsen af vejbenyttelsesafgiften. Her blev den danske afgift fastlagt til at være 10-15 øre/l lavere end den tyske afgiftssats. Ved forhøjelser af satsen under dette niveau var afgiften konkurrenceevne neutral for danske vognmænd. Det skyldes, at vognmændene vil tanke i det billigste land uanset nationalitet. Når Danmark derfor hævdede afgiften, ville omkostningerne stige lige meget for danske og udenlandske vognmænd. Nationale vognmænd tenderer dog mod at foretrække at købe diesel i deres hjemland. Det skyldes, at der kan være større omkostninger ved at få refunderet momsen ved køb i udlandet, og at man ofte får større rabatter ved

køb af olie hos en national leverandør end ved køb i udlandet. Ensidige danske afgiftstigninger givet, at den danske afgift er ca. +/- 15 øre/l af det udenlandske niveau, vil derfor i praksis næsten alene skulle bæres af danske vognmænd, mens udenlandske vognmænd ikke bliver berørt. Ved uændrede udenlandske afgifter vurderes ulemperne i form af dårligere konkurrenceevne for danske vognmænd og grænsehandelsskift at være større end de miljømæssige gevinster m.v. ved en ensidig dansk dieselafgiftsforhøjelse.

Ved en tysk forhøjelse af dieselafgiften svarende til 23 øre/l vil den danske dieselafgift imidlertid kunne sættes tilsvarende op til gavn for miljøet mv., uden at danske vognmænd vil miste konkurrenceevne og uden at der vil ske skift i grænsehandelssituationen.

III. Differentiering af dieselafgiften.

Den foreslåede afgiftssats for den ny afgiftsklasse for svovlfattig dieselolie med højst 0,005 pct. svovl fastsættes således, at afgiftsforskellen mellem denne kvalitet og let dieselolie, for hvilken afgiftssatsen samtidig forhøjes, bliver 18 øre/l. Hele det afgiftsbelastede marked forventes at overgå til denne sats. I år 2005 vil satsen for den nye svovlfattige kvalitet kunne sættes op med 18 øre/l, da den nye kvalitet bliver EU-standard til den tid.

Satserne for let dieselolie og anden dieselolie får i praksis ingen betydning for statens indtægter, da den nye afgiftsklasse for svovlfattig diesel allerede vil betyde et skift i markedet væk fra disse kvaliteter. Forhøjelserne for de svovlrige dieselkvaliteter gør, at man opnår, at der sker et skift i markedet væk fra de svovlrige dieselkvaliteter.

Der foreslås følgende model: